PAŹDZIERNIK 1932

Nr. 10



Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: *Inż. ROGER MORSZTYN*
Wydawca: *AUTOMOBIKLUB POLSKI*

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 15 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

TREŚĆ NUMERU:

Autostrada Brescia — Bergamo. Most na rzece Oglio. *Phot. La Fototechnica Moderna Brescia.*

SKRZYDŁA ZŁAMANE I SKRZYDŁA PODCIĘTE

Od wyjścia poprzedniego naszego numeru przeżyła Polska epiczną wprost tragedję. W tych kilku tygodniach rozegrał się dramat bolesny i wzniosły zarazem, dramat będący ceną za jeden z największych podbojów ludzkości—za podbój powietrza. W tych kilku tygodniach prześliśmy od upojenia tryumfu i radości, od dumy i poczucia własnej wartości do głębokiego smutku i żałoby. Dramat por. Żwirki i inż. Wigury silniej nami wstrząsnął, niż jakikolwiek inny dramat powietrza, (a wszak przeżyliśmy ich tyle), dla tego, że tryumf ich był większy i kompletniejszy, od jakiegokolwiek dotychczasowego tryumfu sportowego Polski, a śmierć bardziej niespodziewana i okrutna od jakiejkolwiek dotychczasowej naszej żałoby. W osobach porucznika Żwirki i inż. Wigury Polska ujrzała jak w świetle błyskawicy wyżynę, na którą wzniosły się jej skrzydła, a choć za chwilę ciemny mrok śmierci zakrył jej znowu choryzont wie Ona, że szybuje już tak wysoko, jak szybować mogą tylko najpotężniejsze orły.

. . . .

Złamane skrzydła por. Żwirki i inż. Wigury, choć pogrzebały tych bohaterów, nie pogrzebią już wspaniałego rozwoju naszego lotnictwa. Entuzjazm i usilna praca, młodszego zwłaszcza pokolenia, są podwaliną, na której wznosi się coraz wyżej i wyżej gmach naszego lotnictwa. Jeżeliśmy stanęli już dzisiaj w rzędzie państw przodujących na polu lotnictwa, to zawdzięczamy to bezwzględnie bezinteresownemu entuzjazmowi ludzi tego pokroju co Żwirko i Wigura. Wiara w przyszłość polskiego lotnictwa stworzyła ten cud, żeśmy mogli nietylko zmierzyć się ale i zwyciężyć narody które od lat już przodują na tem polu, ba — narody, które olbrzymie sumy poświęcają rok rocznie na poparcie rozwoju żeglugi powietrznej. Lotnictwo nasze rozwijało się z niczego z piętnastoletniem opóźnieniem za lotnictwem innych krajów, a zbyteczne przypominać w jak mizernych warunkach rozwój ten się dokonywał. Lotnictwo nasze nie posiada nawet handlowego oparcia na rynku. Wytwórnie nasze samolotów, stojące bardzo wysoko, żyją z dnia na dzień, od zamówienia do zamówienia, coraz rzadszego i coraz szczuplejszego. A pomimo to tworzą one coraz to nowe, coraz doskonalsze typy, utrzymując się w pierwszym szeregu pionierów postępu. Lotnictwo polskie rozwinęło już wspaniale swe skrzydła, a jeżeli jeszcze czasami zły los złamie mu jedno z nich i strąci na chwilę na ziemię, to w każdym razie jest to świadectwem, że zdolne jest ono do podniebnych lotów, gdyż tylko te istoty co ziemi się trzymają skrzydeł swych nie łamią.

. . . .

A w nieco pokrewnej lotnictwu gałęzi, — w automobilizmie jak stoimy, czy zdolni też już jesteśmy do górnych lotów, do mierzenia się z innymi? — Niestety w tej dziedzinie pełzamy dalej po ziemi, podziwiając tylko jak inni wznoszą się coraz wyżej na niebotyczne wyżyny postępu. Na zawodach międzynarodowych nigdy nas niema, imienia Polski nikt na nich nie wymienia, hymnu naszego nigdy na nich jeszcze nie grano. Ale, o wstydzie, w naszym własnym kraju, na większych zawodach, biją nas stale cudzoziemcy i to bynajmniej nietylko asy i gwiazdy, ale normalni sobie i spokojni jeźdźcy. A my stale w ogonie i w ogonie. Czemu to przypisać — czyż niema wśród nas talentów tak jak w lotnictwie, czyż niema zdolnych konstruktorów, co zbudowaćby mogli maszynę, polską maszynę, nie ustępującą różnym Alfom, Bugattim, Maseratim i Millerom? Owszem mamy utalentowanych jeźdźców, mamy i zacięcie sportowe, mamy również straceńczą odwagę. Mamy szereg bardzo zdolnych i doświadczonych konstruktorów, mamy jednem słowem wszystkie te indywidualne atuty, które cechują w tak wysokim stopniu naszych młodych działaczy lotnictwa. Ale w automobilizmie brak nam dwuch najważniejszych rzeczy, to jest entuzjazmu i wiary, a wszak tylko te czynniki zdolne są stworzyć cud, tam gdzie warunki materjalne nie pozwalają, zdawałoby się, na dotrzymanie kroku innym.

Nasi jeźdźcy nie posiadają maszyn. — Prawda — na starych zjeżdżonych gratach nie sposób mierzyć się z bolidami z pod igły. Ale wszak i w lotnictwie maszyny z nieba nam nie spadały tylko przeciwnie z mozołem i trudem budowaliśmy je na ziemi, by potem na nich zwycięsko wzbić się w niebo, Ale narodzinom samolotów, polskich samolotów towarzyszył stale „entuzjazm" towarzyszyła głęboka wiara we własne siły, towarzyszyło ofiarne samozaparcie ich twórców. Na tym tylko jedynym fundamencie oparł się i nasz przemysł lotniczy i znalazł widać dostatecznie silną w nim dla siebie podstawę, gdy mimo ogólnego przybicia i upadku, on jeden znajduje możność tworzenia nowych typów, typów, które po świecie roznoszą imię Polski. I nie chodzi tu tylko o maszyny i wyczyny sportowe. Nasze lotnictwo komunikacyjne, chlubi się też wspaniałym dorobkiem, który aczkolwiek mniej efektowny, jednak jeszcze bodaj dobitniej stwierdza do czego zdolni jesteśmy, gdy ożywia nas wiara i entuzjazm.

A w automobilizmie tkwimy niestety po uszy w marazmie różnych komercyjnych kombinacji, co jak tłuste błoto, oblepia nam skrzydła i nie pozwala wznieść się w górę. Gdzie jest nasz polski Bugatti, gdzie Maserati, gdzie Dusenberg co to nie bacząc na nic poświęcili wszystkie swe siły i zasoby byle naprzód pchnąć automobilizm? Gdy wszyscy oni zaczynali budować

swoje specjalne samochody, to nie liczyli jeszcze bynajmniej na klijentelę. Maserati sam wyprowadzał w szranki swoje wozy, sam prowadził je do zwycięstwa, a zamówienia i pieniądze przyszły dopiero dużo później, niby nagroda za całe lata bezinteresownej pracy i poświęcenia. Jeżeli wspominamy w tej chwili tych parę nazwisk, a nie nazwisko Forda lub Citroëna, to dla tego że w tej chwili mamy na myśli **Automobilizm**, ten piękny i szlachetny sport, a nie zwykły przemysł samochodowo przewozowy, któremu służy 99% fabrykantów. W tym przemyśle bowiem szukać nie będziemy entuzjazmu i orlich lotów. Interes i zarobek to jego hasło. Chodzi nam w tej chwili o sport, sport automobilowy, bez którego **Automobilizmu** mieć nie będziemy. A dla tego sportu u nas nic się nie robi gdyż nie mamy wiary i entuzjazmu. Sceptycyzm i obojętność podcinają nam skrzydła i nie pozwalają wznieść się na wyżyny, na których szybują inni. My, automobiliści, skrzydeł swych nie złamiemy, gdyż, mając je podcięte, wznosić się na nich nie ważymy.

JASKINIE DEMÄNOWSKIE

Automobiliści nasi od lat całych przywykli uważać Zakopane za punkt wyjściowy przy przedsiębraniu wycieczek letnich i zimowych. Tam dopiero zjawia się cała masa projektów co do dalszej marszruty. Wszelkie pomysły kończą się jednak albo na wycieczce do Morskiego Oka, albo do Czorsztyna, lub Szczawnicy. Czasem jednak warto byłoby, choćby dla zmiany wrażeń, przekroczyć leżącą o parę kilometrów za Zakopanem granicę czeskosłowacką i zwiedzić stopniowo szereg najbliższych miejscowości na Słowaczyźnie.

Przekroczenie granicy umożliwia zawarta w r. 1925 Konwencja Turystyczna z Czechosłowacją, mocą której członkowie Pol. Tow. Tatrzańskiego mogą przekraczać granicę przez cały rok dowolną ilość razy na zasadzie swoich legitymacji członkowskich. Nieczłonkowie Pol. Tow. Tatrzańskiego korzystać mogą z jednorazowych przepustek, wydawanych w Komisji Klimatycznej w Zakopanem i Krynicy oraz w starostwie w Nowym Targu. Automobilistów nie zwalnia to, naturalnie, od zaopatrzenia się w tryptyk.

Dla osób nie rozporządzających samochodem najwygodniejsza droga to wyjazd z Zakopanego autobusem do czeskosłowackich letnisk podtatrzańskich, a stamtąd koleją wzdłuż południowych stoków Tatr.

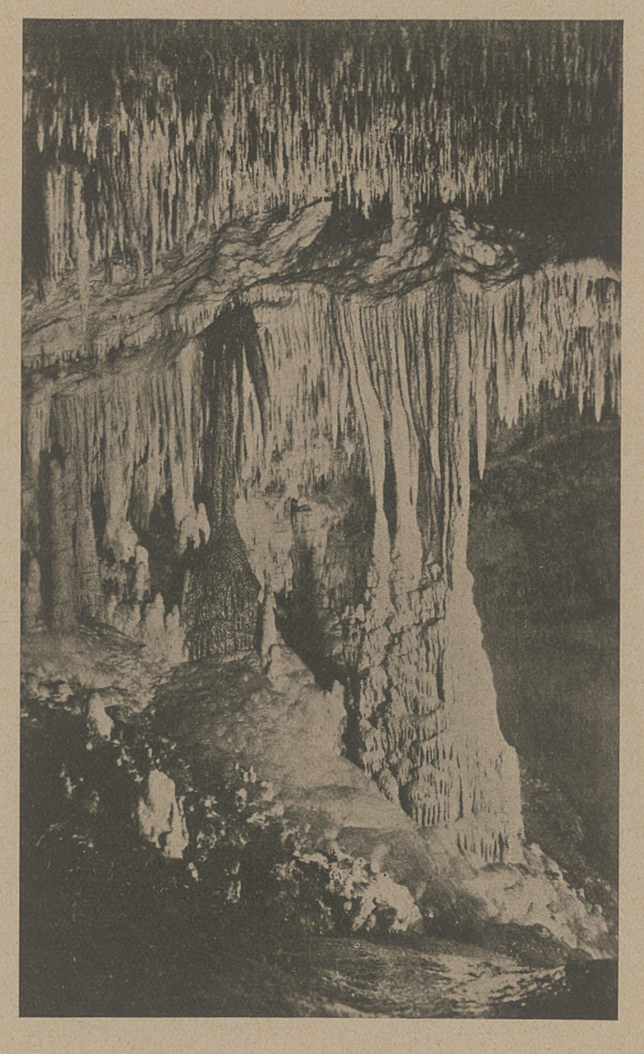


Photo Central European Press. Praha.
Demänowskie jaskinie.
Filary w Królewskiem Przejściu.

Malowniczy krajobraz, doskonałe szosy asfaltowe i smołowane, czyste hotele, smaczna kuchnia i umiarkowane ceny stwarzają z pasa Słowaczyzny graniczącego z Polską bardzo pociągający teren turystyczny.

Głównym jednak magnesem, który powinienby corocznie ściągać wielką ilość naszych turystów, to wyjątkowa życzliwość z jaką Polaków tam witają. Czuje się ją na każdym kroku, począwszy od konduktorów w pociągach, kelnerów i służących w hotelach, a skończywszy na ogóle ludności miejscowej. Rozmówić się można łatwo w całej Słowaczyźnie po polsku, co dla szerszego ogółu turystów jest już dużem ułatwieniem.

Słowakom imponujemy tem, że jesteśmy obywatelami największego w tej chwili w Europie państwa słowiańskiego, z bogatą przeszłością historyczną. Mnie jednak osobiście, po kilkotygodniowym pobycie, wydaje się, że to właśnie Słowacy mogliby nas dzisiaj nauczyć swojej tej małej, codziennej kultury. Przydałoby się to nam zwłaszcza teraz, gdy po wojnie siła i grubiaństwo wzięły górę w obcowaniu codziennem i w przypadkowych zetknięciach na ulicy. U nas grzeczność jest zbytkiem, tymczasem na Słowaczyźnie nawet dziecko wiejskie i przypadkowy przechodzień uprzej-



Photo Central European Press. Praha.
Przejście w Demänowskich jaskiniach.



Photo Central European Press. Praha.
Ściany pałacu Światowida.

mie pozdrawiają obcego i w każdej chwili gotowi są służyć informacją i pomocą.

Gorąco popierałabym wzajemne przenikanie się, choćby na polu turystycznem Polaków ze Słowakami. Ich głęboko zakorzenione uświadomienie narodowe stanowiłoby dla nas pociągający przykład. Słowak kocha swój kraj, swoje góry, swoje zabytki dawnych dziejów, chlubi się niemi i szanuje.

A kraj to niezmiernie ciekawy. Trzeba bowiem uprzytomnić sobie, że Słowaczyzna choć niewielka powierzchnią, jest niesłychanie bogato obdarzona przez naturę. Wysokie niebotyczne Tatry, niższe od nich ale malownicze Beskidy, poprzecinane dobremi drogami, — bogate źródła mineralne z komfortowo urządzonemi i malowniczo położonemi zdrojowiskami, ciekawe stroje ludowe, ciekawe zamki, tworzą ze Słowaczyzny niewyczerpany teren do zwiedzania.

Jako cel mojej pierwszej wycieczki wybrałam jedną z największych osobliwości nietylko Czechosłowacji, ale Europy, — stalaktytowe Jaskinie Demänowskie. Leżą



Photo Central European Press. Praha.
Dziwaczne formacje stalaktytowe w jaskiniach Demänowskich.



Photo Central European Press. Praha.
W pałacu Światowida.



Złote jeziorko. Photo Central European Press. Praha.

one w odległości 12 klm. od miasta Liptawski Św. Mikulasz, o 7 000 mieszk. W mieście dwa hotele ,,Europa" i ,,Krywań" ułatwiają nocleg, a komunikację z Jaskiniami utrzymują autobusy, regularnie kursujące z przed hotelu ,,Europa" i ze stacji kolejowej od 1 maja do 30 września. Dla pieszych służą ścieżki górskie, obfitujące w malownicze widoki i znacznie bliższe niż szosa.

Jaskinie dostępne są codziennie od 9 — 17 godz., a po uprzedniem porozumieniu można je zwiedzać poza temi godzinami.

Jaskinie Demänowskie składają się z niezliczonej ilości grot stalaktytowych i lodowych, dotąd jeszcze w całości nie zbadanych, i stopniowo tylko uprzystępnianych do zwiedzania. Zostały one odkryte na początku obecnego stulecia. Istnienie swe zawdzięczają podziemnej rzece Luczance, która wyżłobiła w tryjasowych wapieniach mnóstwo wspaniałych grot. Urocze piękno i koloryt, podkreślony umiejętnem elektrycznem oświetleniem, zdobyły Jaskiniom Demänowskim pierwsze miejsce wśród wspaniałości przyrody Czechosłowacji i wzrastającą sławę w środkowej Europie.

Zwiedzanie trwa około 2 godzin, a przez cały ten czas, zatraca się poczucie rzeczywistości i ma się wrażenie jakiegoś snu, lub wycieczki po Krainie Baśni. Malownicze i fantastyczne obrazy, wymarzone przez nas jeszcze w dzieciństwie na podstawie zasłyszanych bajek, znajdują całkowite urzeczywistnienie przy zwiedzaniu Jaskiń Demänowskich.

Grozą tchnące olbrzymie groty, których sklepienie tonie w mroku, a wielkość trudno sobie uprzytomnić gołem okiem, jakby dla uniknięcia monotonji leżą na różnych poziomach, oddzielone korytarzami i przejściami. Tu wzrok zatrzymuje na sobie jakby morze, pełne na dnie raf koralowcyh, — to rzeka Luczanka wyżłobiła tak cudnie wapienie, po których od wieków toczy z hukiem swe bystre fale. Owdzie wyrasta przed nami jakby las palmowy o złocistym kolorze pni i gałęzi, tam jakby z hukiem spada w kaskadach kamienny wodospad. Tchu formalnie braknie od ciągłego podziwu.

Osobliwością niemałą i zdumiewającą jest wydawanie przez niektóre stalaktyty melodyjnych dźwięków po uderzeniu w nie twardym przedmiotem. Podziw nawet wśród najbardziej obojętnych turystów budzą tajemnicze głowy sfinksów, idealnie niemal wyrzeźbione postacie zwierząt i przedmiotów. Cudowny koloryt stalaktytów i stalagmitów, przechodzący z różowego w żółty i kremowy, a prozaicznie zależny od zawartości w wodzie rozmaitych soli metali, podnosi jeszcze niesłychanie umiejętne oświetlenie elektryczne.

Jaskinie Demänowskie na szczęście nie widziały nigdy kopcących pochodni. Niepokalana biel tutejszych wapieni pozwala z całą dokładnością uprzytomnić sobie wygląd jaskiń w ich pierwotnej formie.

Prawdziwego jednak piękna i malowniczości jaskiń żadne pióro przeciętnego widza odtworzyć nie jest w stanie. To trzeba widzieć i podziwiać samemu, bo każdy zachwyt, wtedy wydaje się zrozumiałym i słusznym. Kraina Baśni wcielona na wieki w kamień woła i ściąga coraz liczniejszych turystów z całej Europy, a nikt jeszcze nie wrócił stamtąd rozczarowany.

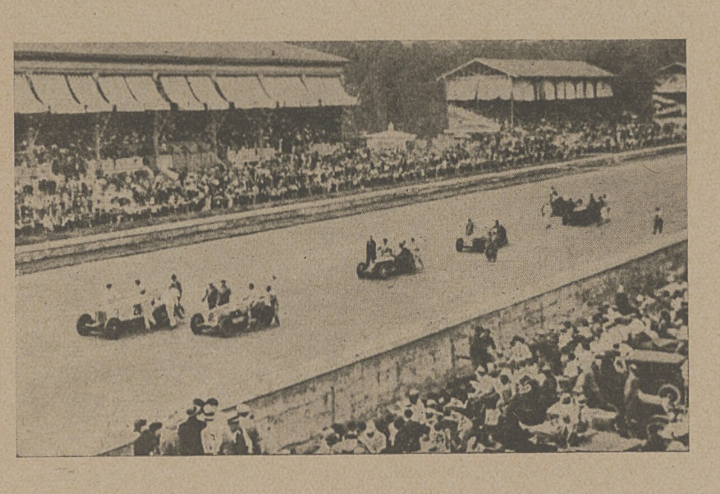
Marja Szachówna.

Caracciola dojeżdża do mety w finale Grand Prix Monza.

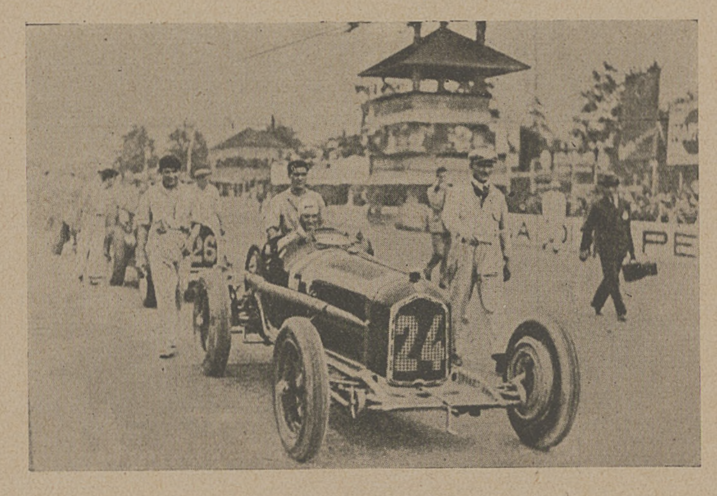
GRAND PRIX MONZA

Jeden z największych wyścigów torowych włoskich o Grand Prix Monza został rozegrany w dniu 11 września. Wyścig ten oparty został w tym roku na nowym regulaminie, opracowanym przez p. Vincenzo Florio, prezesa Komisji Sportowej Automobilklubu Italji. Wyścig mianowicie składał się z 3-ch krótkich (po 100 klm. czyli 10 okrążeń toru) eliminacyjnych przedbiegów oraz „repechage'u" jeszcze krótszego, bo na 50 klm. dla sklasyfikowania asów, którzy nie zajęli pierwszych miejsc w przedbiegach. Wreszcie główna rozgrywka na przestrzeni 200 klm. dla zwycięsców wszystkich przedbiegów. Losowanie do przedbiegów przeprowadzone zostało w sposób bardzo pomysłowy, tak, aby jeźdzcy fabryczni jednej marki nie współzawodniczyli ze sobą w jednym przedbiegu. Nowy regulamin okazał się w pełni celowym, gdyż podniósł niesłychanie tempo wyścigu i trzymał publiczność od początku do końca w wielkiem napięciu.

Start pierwszego przedbiegu nastąpił przy chmurnej, ale suchej pogodzie. Współzawodniczyli w przedbiegu Caracciola, Minozzi, Varzi, Lehoux, Brivio i Lord Howe. Zwycięzcą w tym przedbiegu został Caracciola na Alfa-Romeo 2650 cmc w 33 m. 23 s. (średnia 179kil. 730). Za nim był Minozzi na Maserati, który pomimo pęknięcia dętki w ostatniem okrążeniu, zakończył wyścig przed Varzim na Bugatti. W drugiej serji w której również startowało kilku asów, pierwszym był Fagioli na Maserati w 35 m. 2 s. $^3/_5$ (średnia 171 klm. 400), drugim zaś Nuvolari na Alfa-Romeo identycznej z wozem Caraccioli. Trzecim był Taruffi na Alfa-Romeo,



Grand Prix Monza. Wyprowadzanie wozów na start finału.



Grand Prix Monza. Nuvolari, najlepszy jeździec wyścigowy świata.

czwartym zaś Chiron na Bugatti. W 6-tem okrążeniu tego przedbiegu Nuvolari mijając Fagioli zahaczył o mur i spowodował pęknięcie swojej lewej przedniej opony. Incydent ten o mały włos, jak zobaczymy poniżej, nie wywołał dużego skandalu. W trzeciej serji przedbiegów pierwszym był Campari na Alfa-Romeo w 33 m. 30s. 1/5 (średnia 179 klm. 997), drugim był Borzacchini, trzecim Ruggeri na Maserati. Amerykanin Duray pokazał niesmaczną akrobatyczną jazdę stosowaną na mniejszych torach Ameryki przed objektywami kinematografu. Ten sposób jazdy jednak nie tylko nie dał mu zwycięstwa, ale zmusił go do wycofania się z wyścigu. W „repechage'u" zmierzyli się Brivio, Broschek, Lord Howe, Felix, de Maleplane, Bernasconi i Moradei. Klasyfikowali się: pierwszy Brivio na Alfa-Romeo, drugi Broschek na Mercedes i trzeci Felix na Alfa-Romeo. Dochodzimy teraz do finału. Zostało zakwalifikowanych do niego 15-tu asów. Start jednak doznał niezrozumiałego dla publiczności opóźnienia. Okazało się, że firma Alfa-Romeo zażądała dyskwalifikacji Fagiolego, na tej zasadzie, że w chwili mijania go przez Nuvolariego w drugiej serji przedbiegów, skręcił on nieco na lewo, przecinając drogę Nuvolariemu, wskutek czego ten ostatni przy hamowaniu zderapował i potrącił o mur. Wynikł skandal. Przedstawiciel Alfa-Romeo Gianferrari grozi wycofaniem swych wozów z finału, jeżeli Fagioli nie będzie zdyskwalifikowany. Kierownicy wyścigu w pewnej chwili potracili głowy wobec tego zwłaszcza, że w trybunach ukazał się książe Piemontu, oczekując pewnego prawie zwycięstwa słynnej marki narodowej. Wreszcie, dzięki interwencji wysoko postawionych osób, wozy Alfa-Romeo wyjechały na start. Z finału wycofali się Broschek i Campari, który odstąpił swoją przednią oś Nuvolariemu. Wyścig poprowadziła stajnia Alfa-Romeo. Na przestrzeni 15 okrążeń Nuvolari i Caracciola wymijali się stale wzajemnie i dopiero w ostatniem okrążeniu Nuvolari zatrzymuje się wskutek niewielkiego defektu. Dzięki temu Caracciola klasyfikuje się na pierwszem miejscu w 1 godz. 7 m. 12 s. (średnia 178 560). Drugim był Fagioli na Maserati w 1 godz. 8 m. 51 s., trzecim Nuvolari na Alfa-Romeo w 1 godz. 9 m. 6 s., czwartym Borzacchini na Alfa-Romeo w 1 godz. 9 m. 21 s., piątym — A. Varzi na Bugatti w 1 godz. 10 m. 2 s., szóstym Chiron na Bugatti w 1 godz. 11 m. 14 s., siódmy — Brivio na Alfa-Romeo w 1 godz. 11 m. 20 s., ósmy—Taruffi na Alfa-Romeo w 1 godz. 11 m. 49 s.

SPRAWY DROGOWE WE WŁOSZECH

Sprawa drogowa gra w polityce wewnętrznej régime'u faszystowskiego ważną rolę; rozwojowi sieci drogowej przypisuje on wielką wagę.

Sieć ta, do niedawna jeszcze w całych prawie Włoszech, za wyjątkiem tylko północnej, bardziej uprzemysłowionej części kraju, nietylko była w opłakanym stanie i zupełnie nieodpowiadała warunkom, stawianym przez nowoczesny ruch, ale, wbrew temu co się działo w innych krajach, chyliła się ku upadkowi.

Przyczyną tego dziwnego zjawiska była wprowadzona w życie, po unifikacji Włoch w 1870 roku, ustawa drogowa, jedna dla całego Królestwa. Ustawa ta, której zresztą nie było nic do zarzucenia, posiadała jednak artykuł, w myśl którego droga między dwoma miastami, połączonemi linją kolejową, nie mogła być państwową. Z chwilą wejścia w życie ustawy cały szereg dróg, biegnących wzdłuż linij kolejowych, mimo, że były pierwszorzędnego znaczenia, został skreślony z list dróg państwowych i, rzecz prosta, co roku w miarę rozwoju sieci kolejowej, lista ta zmniejszała się. Już np. w 1910 roku długość dróg państwowych wynosiła tylko 8300 km, zaś prowincjonalnych przeszło 44 tysiące i gminnych przeszło 95 tysięcy. Doszło wreszcie do tego, że drogi państwowe prowadziły na ważniejszych szlakach tylko przez przełęcze górskie, zaś wszystkie większe ośrodki połączone były ze sobą drogami samorządowemi.

Z chwilą pojawienia się samochodu i rozwoju ruchu automobilowego, ruch ten rozwinął się, naturalnie, przedewszystkiem na drogach, promieniujących z wielkich miast i łączących ze sobą wielkie centra, a tem samem prawie wyłącznie samorządowych. Samorządy stanęły wobec tego przed nowem i trudnem zadaniem utrzymania na właściwym poziomie komunikacyjnych arteryj; jedne z nich, dzięki wielkim ofiarom budżetowym, zdołały mu sprostać, inne, nie będąc w stanie tego uczynić, zdały sprawę na łaskę i niełaskę losu.

Sytuacja pogarszała się z dnia na dzień. Urzędy państwowe, opierając się na ustawie, były głuche i ślepe na głosy prasy, interpelacje w parlamencie, memorjały, rezolucje kongresów, aż dopiero w końcu 1927 r. Mussolini zajął się sprawą polityki drogowej i pchnął ją niebawem na nowe tory.

Dnia 17 maja 1928 roku opublikowana została ustawa, tworząca Autonomiczny Państwowy Zarząd Drogowy (Azienda Autonoma Statale della Strada). Ustawa stworzyła sieć państwowych dróg, długości 20 700 km, która pokrywa możliwie równomiernie całe Królestwo, i pieczę nad którą objął Zarząd Drogowy, popularnie nazwany A. A. S. S.

Jednakże program działalności A. A. S. S. nie ogranicza się jedynie na utrzymywaniu dróg państwowych. Drugiem równie ważnem jego zadaniem jest stopniowa systematyzacja sieci, to jest przystosowanie jej do potrzeb nowoczesnego ruchu przez rozszerzanie nawierzchni,

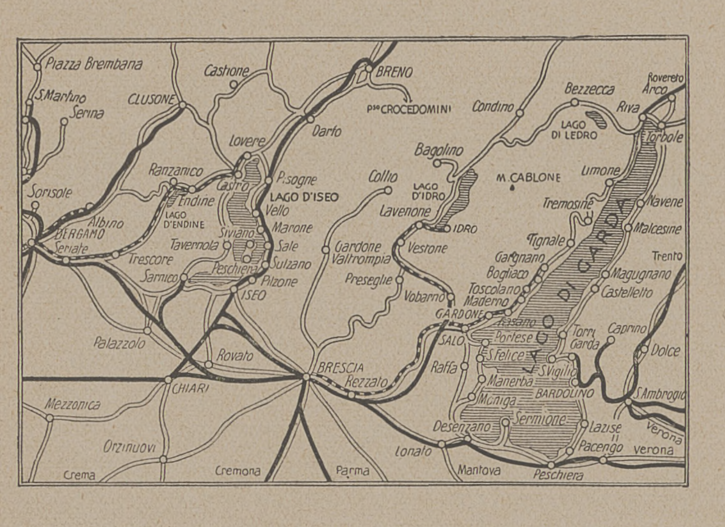
modernizowanie łuków, kasowanie przejazdów w poziomie i t. d.

Nie wdając się w szczegóły skąd czerpie A. A. S. S· fundusze na te prace, jako temat, przekraczający ramy niniejszego artykułu, powiemy tylko, że wpływy wzrastają w miarę rozwoju ruchu samochodowego, gdyż podatki rejestracyjne, podatek od benzyny i t. p. wpływają do kasy A. A. S. S.

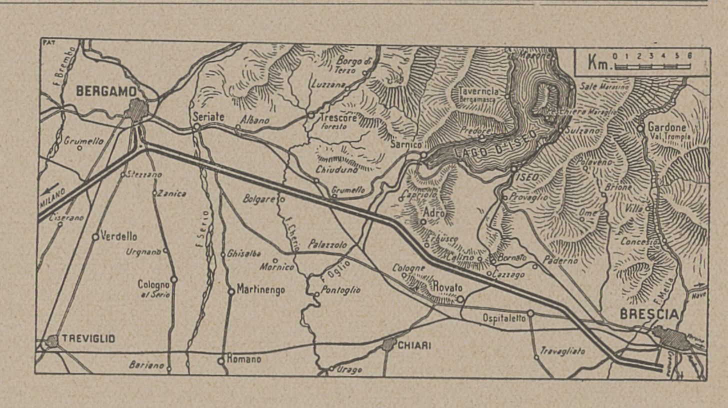
Plan robót na pierwsze pięciolecie obejmował systematyzację około 5200 km dróg, z tego 1-y program obejmował około 1300 km, kosztem 360 miljonów lir, drugi 2400 km, kosztem 490 miljonów, zaś trzeci około 1500 km, kosztem 270 miljonów. Dzięki jednak zwiększeniu się ruchu samochodowego, jako rezultatu poprawy dróg, dochody A. A. S. S. tak wzrosły, że dziś, w czwartym roku program powyższy jest prawie ukończony i sieć drogowa włoska, która liczyła w 1928 r. około 18 tysięcy kilometrów, wzrosła dziś do blisko 23 tysięcy. I drogi te są w przeważnej części jeżeli nie w doskonałym, to w zupełnie dobrym stanie, starannie utrzymane, znakomicie oznakowane, co jest niezmiernie ważne, szczególniej dla cudzoziemców; słowem istny raj dla automobilisty.

Niezależnie od sieci normalnych dróg państwowych powiększa się we Włoszech ilość autostrad. Tak np. w roku zeszłym zadecydowano budowę ,,autostrady alpejskiej'', mającej łączyć Turyn, wzgl. granicę włosko-francuską z Triestem, via Medjolan, Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza, Padwa i Mestre (Wenecja), ogółem 520 km. Odcinek Medjolan — Bergamo gotowy jest od lat czterech, o odcinku Bergamo — Brescia będzie niżej, zaś prace na innych odcinkach są w pełnym biegu; Turyn — Medjolan będzie gotowy na jesień 1932 roku.

Impuls do takich na wielką skalę przedsięwzięć jest niewątpliwie zasługą faszyzmu, który wprowadził piękny zwyczaj, że w rocznicę ,,Marszu na Rzym'' clou uroczystości stanowią nie pochody, zgromadzenia i t. p.,



Drogi w okręgu jezior włoskich (drogi bite oznaczone dwiema linjami).



Autostrada Bergamo — Brescia.

lecz oddawanie do użytku, robót publicznych, wykonanych w upływającym roku ,,era fascista''.

Do takich właśnie robót, oddanych w dniu 28 października 1931 roku, ery faszystowskiej roku IX-go, należą autostrada Brescia — Bergamo i droga wzdłuż zachodniego brzegu Garda ,,La Gardesana occidentale''.

Jak wspomnieliśmy wyżej, autostrada ta stanowi odcinek ,,autostrady podalpejskiej''. Nietylko jednak w tym charakterze, ale również jako przedłużenie odcinka Medjolan — Bergamo ma ona wielką rację bytu. Choć bowiem Medjolan połączony jest z Brescią bez pośrednio pierwszorzędną szosą, to jednak ruch samochodowy i konny na niej jest tak wielki (na niektórych odcinkach dochodzi według statystyki do 650 wehikułów konnych i 1250 mechanicznych w ciągu 12 godzin), że oddzielenie jej od ruchu samochodowego stało się prawie koniecznością.

Autostradę zbudowała ,,Societa Bresciana Autovie'' w Brescii, tworząc w tym celu specjalne konsorcjum z kapitałem 50 miljonów lir, z których 16 miljonów przejęły miejscowe samorządy, na 15 miljonów wypuszczono obligacji, resztę stanowi udział rządu w formie rocznego subsydjum miljona lir. przez lat 50, po którym to czasie autostrada przechodzi na własność państwa. Roboty rozpoczęto w kwietniu 1929 roku, trwały zatem tylko 29 miesięcy.

Autostrada, wzorem innych, nie przecina w poziomie żadnej innej drogi—stąd konieczność budowy licznych mostów i wiaduktów. Jest ich też na krótkiej stosunkowo przestrzeni czterdziestu sześciu kilometrów aż 470, od małych wiaduktów nad drogami począwszy, skończywszy zaś na wielkim moście przez rzekę Oglio, długości 284 metrów, o trzech łukach, wysokości 38 metrów nad poziomem rzeki.

Jak widać z mapy, trasa autostrady jest prawie prostolinijna; w samej rzeczy drogi zupełnie prostej mamy przeszło 40 kilometrów. Łuków jest siedm, wszystkie bardzo łagodne: najkrótszy ma promień 2000 m, najdłuższy 8000 m. Różnica poziomu pomiędzy Brescią, a Bergamo, wynosząca 103 m pokonana została nieznacznemi tylko spadkami, nie przekraczającemi jednego procentu.

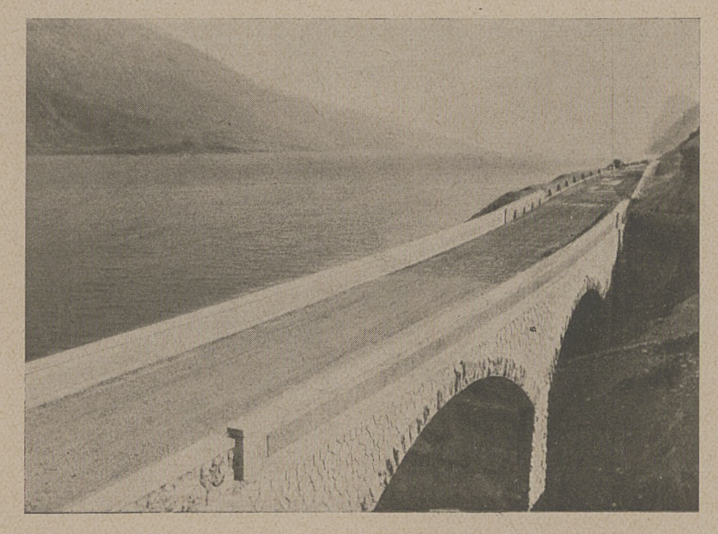
Autostrada, tak jak jej poprzedniczka Milano — Bergamo jest dziesięć metrów szeroka, z nich ośm metrów twardej nawierzchni. Nawierzchnia ta składa się z warstwy cementowego betonu, przeciętnej wysokości 20 centymetrów: 22 cm wzdłuż osi drogi, zaś 18 cm po brzegach, pokrytej lekkim pokładem bitumu. Podzielona ona jest na odcinki dwanaście metrów długie (dla umożliwienia rozszerzania się betonu) i spoczywa na podłożu ze żwiru. Celem zabezpieczenia odpływu wód, nawierzchnia ma na odcinkach prostych profil wypukły (7 cm), na łukach zaś, dla umożliwienia samochodom osiągania dużych szybkości, bez obawy ześlizgnięcia się, profil jej jest równy, tem silniej nachylony w wewnętrzną stronę łuku, im krótszy jest promień tego ostatniego.

Połączenie autostrad Brescia — Bergamo i Milano — Bergamo dokonane zostało, po raz pierwszy w Europie, systemem pierścieniowym, od pewnego już czasu, stosowanym w Ameryce północnej. System ten, imponujący swą prostotą, usuwa krzyżowanie się samochodów, jadących po zbiegających się drogach, a tem samem wyklucza niebezpieczeństwo zderzeń. Jak widzimy ze schematycznego rysunku ruch w pierścieniu jest jednokierunkowy; samochód niezależnie od kierunku, z któregoby nadjechał, ma zawsze możność skręcenia w każdą drogę, bez skrzyżowania się z innemi samochodami.

Na zakończenie dodać można, że nowa autostrada, nie tak jak jej lombardzkie poprzedniczki, przebiega przez piękną i urozmaiconą okolicę, to też podróż po niej jest miłą, nietylko dla samochodu, ale i dla oka podróżnych.

Gardesana zachodnia.

Kto odbył podróż statkiem wzdłuż jeziora Garda, najpiękniejszego może z jezior włoskich, i zwrócił uwagę na jego zachodni brzeg od Gargano do Rivy, ten



Phot. S. Pozzini, Riva.
Zachodnia Gardesana. Wiadukt nad doliną Reamol.



Fhot. S. Pozzini, Riva.
Zachodnia Gardesana. Trasowanie drogi odbywało się na mostkach, zawieszonych nad wodą.

nie dziwił się, że na przestrzeni tej dotychczas nie było żadnej drogi. Potężny, prawie prostopadły mur skalisty, ciągnący się prawie bez przerwy, stanowi niezwalczoną, zdawałoby się przeszkodę dla stworzenia komunikacji na tym odcinku. Ale dla techników drogowych włoskich niema niezwalczalnych przeszkód — lat temu dwa postanowiono zamknąć obwód dróg naokoło Gardy i w ciągu lat dwóch dokonano tego wielkiego dzieła.

Otwarcie drogi, zwanej „Gardesaną zachodnią" ma znaczenie nietylko lokalne, pozwalając turyście w ciągu kilku godzin objechać tak różnorodne w swojej piękności jezioro Garda, ale i tranzytowe, skraca ono bowiem i ułatwia jednocześnie połączenie Lombardji z doliną Adygi, a tem samem z północną Europą. Z Brescii, krańcowego dziś punktu autostrady, do ważnego ośrodka turystycznego Bolzano odległość zmniejszyła się dzięki nowej drodze z 225 do 175 kilometrów o bardzo nieznacznych różnicach poziomu, podczas gdy dotychczasowe szlaki nietylko są dłuższe, ale zmuszają do przebywania przełęczy, sięgających 1500 m i wyżej (Tonale, Campo Carlomagno) co zabiera dużo czasu. Dodajmy, że Gardesana mierzy siedm do ośmiu metrów szerokości i ma bardzo łagodne łuki, co pozwala automobiliście na wyzyskanie maximum szybkości swej maszyny.

Nie sądzimy jednak, aby turysta, choć trochę wrażliwy na piękno chciał tutaj ustalać rekordy.

Przedewszystkiem droga jest pod względem technicznym istnem arcydziełem. Trochę suchych cyfr — niezależnie od pomieszczonych zdjęć, które wymowniejsze są od wszelkich komentarzy — da nam obraz, jakich wysiłków i wiele pracy było trzeba dla jej wykonania. Na przestrzeni 28 kilometrów, które mierzy droga, prawie cały czas wykuta w skale, zawieszonej

prostopadle nad wodami jeziora, należało użyć 300 tysięcy kilogramów materjałów wybuchowych, dla wysadzenia 900 tysięcy metrów sześciennych skały, zbudować przeszło sto tysięcy metrów sześciennych podmurowań, wznieść 56 dzieł sztuki inżynierskiej,z których cały szereg o szerszym rozmachu, wreszcie wybić w skale około 7 kilometrów tuneli, to jest prawie 25% długości całej drogi.

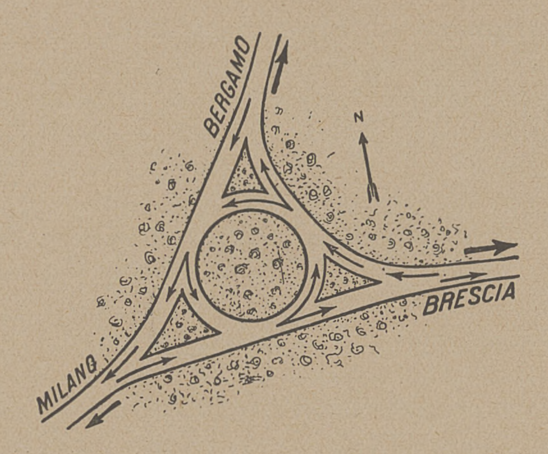
Nietylko różnorodność terenu, przez który przebiega Gardesana i krucha, łamliwa formacja skały stanowiły przeszkody, zdawało się nie do przezwyciężenia, ale także i warunki, w których wymienione wyżej prace trzeba było wykonywać. Wszystkie materjały do robót musiano dostawiać wodą, a Garda jest wogóle bardzo burzliwa i nierzadko ma burze, nieustępujące niczem morskim, co wszak niesłychanie utrudnia transport; w całym szeregu miejsc należało trasować drogę na mostkach, wybudowanych na wodzie lub też zawieszonych na linach i drabinach na sterczących prostopadle i popękanych skałach.

Jednak wytrwałość i znakomita organizacja wszystko



Fhot. S. Pozzini, Riva.

Zachodnia Gardesana. Dwie drogi wykute w skale: na dole w tunelach Gardesana zachodnia, nad nią droga na Ponale (w głębi Riva, za nią góra Limason).



Pierścień pod Bergamo, łączący miasto z autostradami Bergamo — Medjolan i Bergamo — Brescia.

umiały zwalczyć i to we względnie krótkim czasie: 28 kilometrów drogi, w opisanych wyżej warunkach budowanej i wymagającej tyle prac pomocniczych, gotowe były w dwa lata.

Tejże świetnej organizacji zawdzięczać należy, że budowa drogi pochłonęła tylko 31 i pół miljona lir, prawie nie przekroczywszy pierwotnego kosztorysu. W kosztach tych rząd włoski partycypował w 60%, reszta pokryta została przez umyślnie stworzone konsorcjum, w skład którego weszły organy samorządowe zainteresowanych w budowie drogi prowincji i miast.

Jak widzimy z mapy, Gardesana zachodnia prawie przez cały czas biegnie nad samym brzegiem jeziora. Wkrótce po wyjściu z Rivy, odłącza się ona od słynnej ze swej perspektywy na jezioro, pnącej się mocno w górę drogi na Ponale i wpada niebawem pod pierwszy tunel pod Bagni, dalej zaś pod drugi, poważnej długości, z wielkiemi oknami na jezioro. Tunele ciągną się jeden za drugim, wyrąbane w skale, stanowiącej brzeg jeziora. Po siódmym z rzędu droga przekracza dolinę. Sperone poprzez żelbetowy moszt, wchodzi w największy z tuneli: Ponale, siedmset metrów długi, mający aż 15 okien i, po wyjściu z niego idzie przez most na strumieniu Ponale, najtrudniejsze dzieło na całej drodze.

Po przebyciu jeszcze jednego imponującego mostu Gardesana bieży przez czas dłuższy pod gołem niebem prawie po równi, aż osiągnąwszy lasy oliwne w Gola znowu wpada w szereg tuneli, schodzi do wioski rybackiej Limone i, przez Campione i Tignale, dochodzi do Gargano, gdzie następuje połączenie ze starą drogą.

Otwarcie Gardesany zachodniej, jak wspomnieliśmy wyżej, zamknęło obwód dróg naokoło jeziora Garda, otwierając automobiliście, podróżującemu po północnych Włoszech jeden z najpiękniejszych i najciekawszych szlaków turystycznych.

Jan Erlich.

Defekty zaworów



Osady nagromadzone na siodełkach zaworowych uniemożliwiają szczelne domykanie zaworów. Osady nagromadzone na wrzecionach zaworowych wywołują zawieszenie zaworów. Zarówno w pierwszym jak i drugim wypadku nieuniknionemi następstwami są: pokaźnie zmniejszona moc a co zatem idzie i sprawność silnika, przegrzanie i przepalenie zaworów wydechowych, tudzież nierzadko zapąlenie się gaźnika. —

Automobilistom — którzy stosują Mobiloil — są wyżej wymienione defekty nieznane. —

Prosimy dowiedzieć się u fachowców o poczynionych doświadczeniach z produktami Mobiloil! Potwierdzą oni, że stosowanie właściwej marki Mobiloil jest niezawodnym środkiem do uniknięcia nadmiernego tworzenia się osadów. —

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.

Z ŻYCIA KLUBÓW

Automobilklub Polski — Pogoń za lisem.

W dniu 4 września zorganizowana została przez Komisję Sportową A. P. pogoń za lisem. Wesoła ta impreza zgromadziła na starcie 23 wozy obsadzone zapalonymi nemrodami. Lisem był p. Jan Marjański, który klucząc wykopał sobie norę w lasach hr. Maurycego Potockiego pod Jabłonną. Większą chytrość jeszcze od lisa wykazał gospodarz Klubu p. Bormann, który w dobrze zaopatrzonej lisiej jamie usadowił się już o parę godzin wcześniej, wyjadając i wypijając nagromadzone dla myśliwych przysmaki. Lisa pierwsza dopadła urocza małżonka p. Prezesa Komisji Sportowej Janusza Regulskiego. Drugim był p. Wacław Froelich, trzecim p. Prezes Janusz Regulski, czwartym zaś p. kapitan Seńkowski. Wszyscy ci zwycięscy otrzymali pamiątkowe plakiety, a ponadto p. Regulskia nagrodę dla pań. W lisiej norze przy niedojedzonych przez gospodarzy zapasach zawrzała wesoła zabawa, która przeciągnęła się do późnego wieczora.



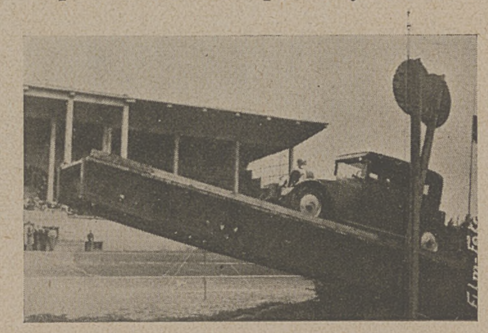
Zwyciężczyni pogoni za lisem, pani Halina Regulska.



Gymkhana w Bydgoszczy. P. inż. Wł. Stulgiński z wiceprez. P. A. p. Władysławem Strzyżowskim i p. rotm. W. Zawadilem wicekomandorem inmprezy.

Pomorski Automobilklub. Gymkhana Samochodowa w Bydgoszczy.

W niedzielę 11 września Pomorski Automobilklub zorganizował na stadjonie miejskim Bydgoszczy wesołą zabawę—gymkhanę polegającą na całym szeregu prób zręczności. Impreza ta wyposażona została w szereg cennych nagród. Pierwszą nagrodę otrzymał p. Witkowski Aleksy z Pom. Automobilklubu narażając się tylko na 15 punktów karnych, drugim był inż. Szebeko Witold z P.A., trzecią Seifert Alfred z P. A., czwartą Seifert Karol z P. A., piątą Morawski Marjan, szóstą Stenzel Leopold z P.A. Po gymkhanie odbyły się wyścigi motocyklowe i rowerowe. Zabawa zakończyła się bankietem w hotelu ,,Pod Orłem'' pozostawiając w pamięci uczestników wspomnienie mile spędzonych chwil.



Gymkhana w Bydgoszczy. Ruchomy most.

FIAT 508

4 cylindry
995 cm^2 pojem.
22 KM mocy

Elastyczny o dobrym zrywie silnik
Doskonałe na nasze drogi zawieszenie
Hydrauliczne sprawne hamulce
Nisko osadzona wygodna 4 osobowa karoserja

ZWYCIĘŻYŁ W III KATEGORJI W
ZJEŹDZIE GWIAŹDZISTYM DO MORZA 1932 R.

FL

TANI EKONOMICZNY—OSTATNI MODEL

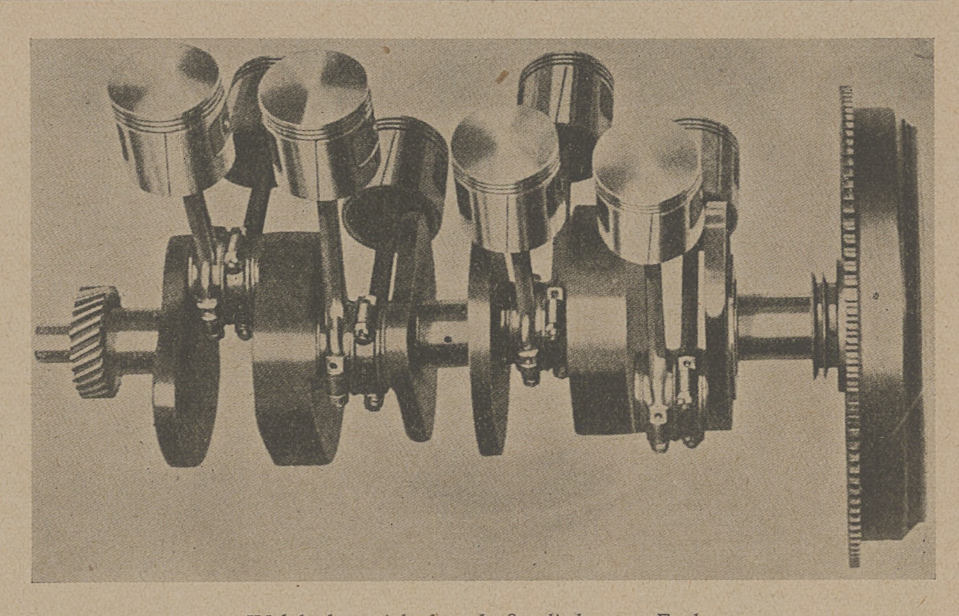
UKAŻE SIĘ NIEBAWEM NA RYNKU POLSKIM PRODUKCJI
PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW INŻYNIERJI POD MARKĄ

508 

508

NOWY FORD 8-CYLINDROWY

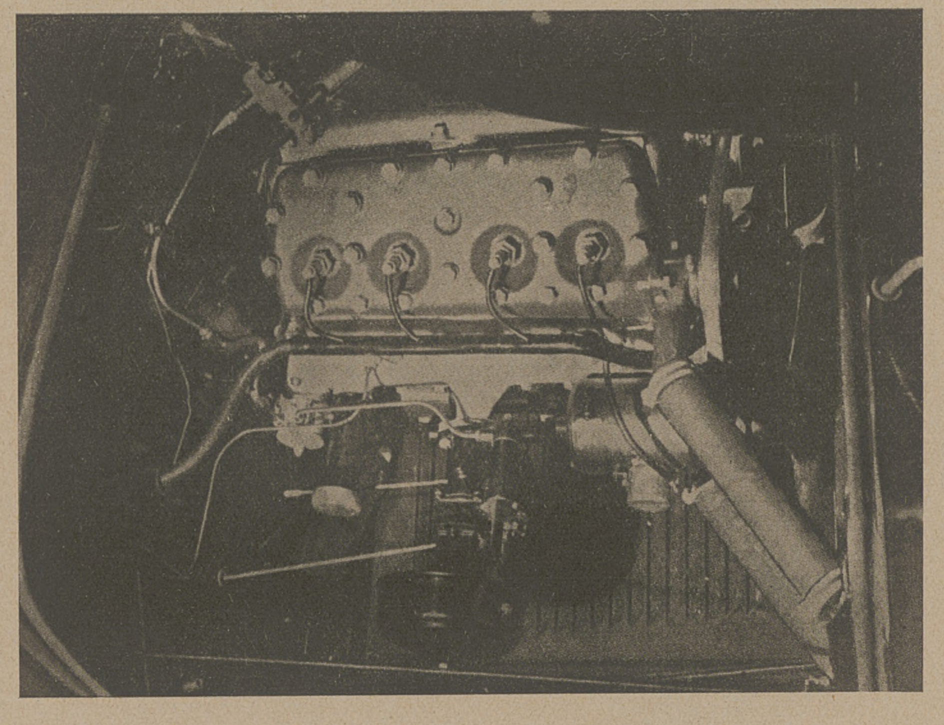
Pojawienie się na rynku nowego modelu Forda tym razem 8-ocylindrowego, stanowi nielada sensację. Przedewszystkiem dlatego, że jak wiadomo, zasadą Forda była dotychczas produkcja pewnego jednego tylko typu do przesytu, t. j. dotąd dopóki dany typ był jeszcze pokupny, co zapewniało jego wytwórni maksymalne zyski przez posunięty do ostatecznych granic „standard". Typ 8-o cylindrowy pojawia się w kilka miesięcy zaledwo po ostatnim modelu Forda 4-o cylindrowego, co dowodzi, że obecnie wytwórnia Forda produkować będzie równolegle i jednocześnie parę typów. Następnie sensacją jest odstąpienie Forda od zasad produkcji tylko samochodu jaknajtańszego i jaknajbardziej popularnego. Jego ośmiocylindrówka, choć będzie prawdopodobnie najtańszym samochodem w klasie 8-o cylidrówek, jednak nie będzie mogła już pretendować do stanowiska samochodu najtańszego i najbardziej popularnego. Chyba, że nadszedł już w Ameryce czas popularności właśnie 8-cylindrówek i że nowy model „Forda" ma za zadanie wyeliminowanie z rynku wszystkich innych popularnych samochodów 4-o i 6-o cylidrowych. Być może, że w planach genjalnego Forda leży właśnie takie zawojowanie ponowne rynku nowym niemal luksusowym modelem — ale w takim razie spodziewaćby się można zejścia z ceną nowego modelu do poziomu konkurencyjnego z cenami innych samochodów popularnych. Narazie cena ta jest jeszcze wyższą i dlatego jeszcze nie bardzo jest zrozumiałem odstąpienie Forda od swoich, głoszonych urbi et orbi zasad. Kryzys obecny coprawda zadał kłam wielu przedstawianym za niewzruszone prawdy, teorjom ekonomicznym, a przedewszystkiem nieomal wszystkim teorjom Forda, tak, iż może on sam obecnie poddaje rewizji swoje dotychczasowe metody produkcji. W każdym jednak razie zainteresowanie nowym modelem Forda jest olbrzymie i dlatego nie od rzeczy będzie zaznajomić czytelników „Auta" z cechami i osobliwościami tego sensacyjnego samochodu.



Wał korbowy i korbowody 8 cylindrowego Forda.

Silnik nowego Forda jest 8-o cylindrowy w kształcie litery V, cylindry tworzą między sobą kąt 90°, i obie grupy odlane są razem ze skrzynką korbową. Naprzeciwległe cylindry przesunięte są nieco w stosunku do siebie tak, aby można było połączyć obok siebie na jednym czopie wału korbowego obydwa korbowody. Jednocześnie każda grupa cylindrów jest nieznacznie (o 5 mm) przesunięta w stosunku do osi podłużnej silnika, co o ile nam wiadomo, zostało zastosowanem w silniku 8-o cylindrowym poraz pierwszy. Również wbrew przyjętemu w 8 cylindrówkach zwyczajowi, jedynie zawory wlotowe znajdują się od strony wewnętrznej V. Oryginalnie również rozwiązał Ford panewki główek korbowodowych. — Mianowicie panewki te są zupełnie luźne i obracają się zarówno wkoło czopu wału korbowego jak i wewnątrz łożyska t. j. główki korbowodu. — Wykonane są one z rurki stalowej i oblane są wewnątrz i zzewnątrz miękkim metalem przeciwciernym. Zbyteczne dodawać, że taka konstrukcja wymaga nadzwyczaj dokładnej obróbki nietylko czopu wału korbowego i otworu główki korbowodu, ale również i wewnętrznej i zewnętrznej gładzi panewki. — Jak przypomina w L'Auto p. C. Faroux, podobna konstrukcja swoim czasie stosowana była w jednym z najdroższych samochodów, mian. w Mercedesie, ale tylko przy stopie korbowodu. Mechanizm rozrządcy składa się z jednego wałka noskowego umieszczonego wysoko w skrzynce korbowej i podnoszącego swemi garbami zawory bezpośrednio, bez pomocy popychaczy. Pompa benzynowa napędzana jest za pomocą mimośrodu, natomiast pompa oliwna posiadająca wał pionowy — za pomocą trybów, Zapłonnik pojedynczy, całkowicie zamknięty wraz z kablami, które tylko na przestrzeni paru centymetrów przed dojściem do świec nie są pokryte. Gaźnik typu „Down-Draft", posiada dodatkową pompkę przyspieszenia oraz rozpylacz „zwiększonej mocy".

Silnik jest zawieszony w trzech punktach: w dwóch z przodu i w jednym z tyłu. Z przodu poprzeczna beleczka tworząca całość z silnikiem opiera się swemi końcami na dwóch poduszkach z gumy wulkanizowanej. Z tyłu silnik przechodzi przez pierścień stalowy wyłożony gumą, osadzony w środku poprzeczki ramy.



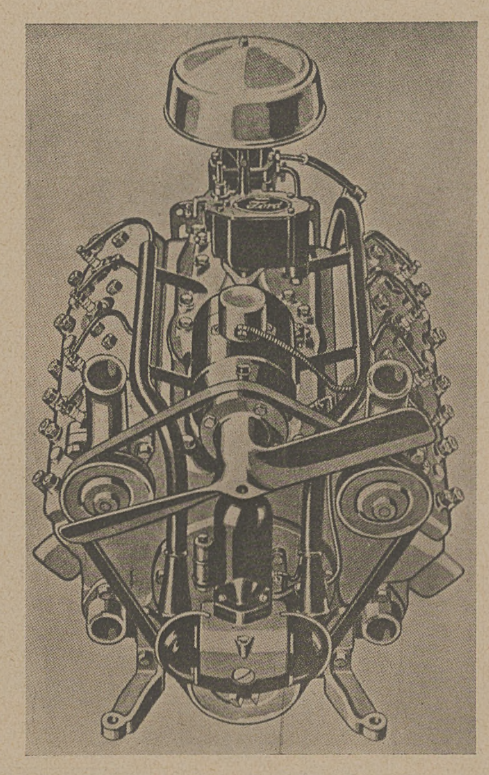
Ogólny widok silnika 8 cylindrowego Forda.



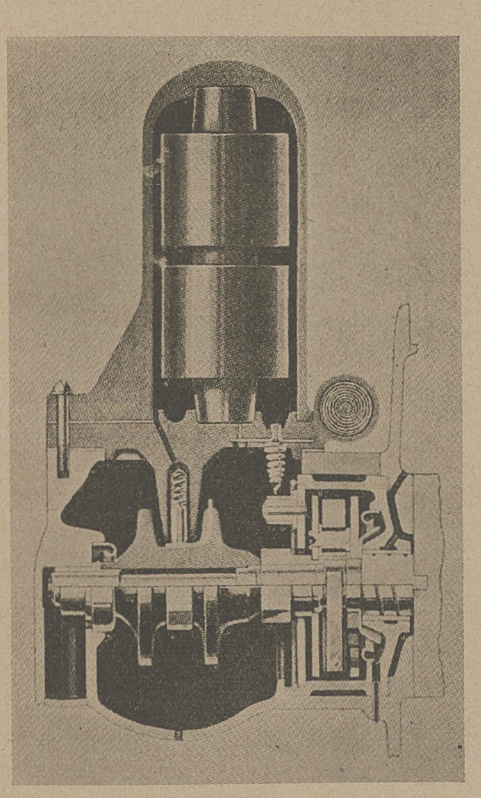
W dodatku jeszcze dwa wsporniki z każdej strony silnika, zmocowane jednym końcem na środkowej poprzeczce ramy, drugim zaś końcem osadzone w przegubach od tyłu każdego bloku cylindrów, ujmują nieco ciężaru spoczywającego na poduszkach gumowych.

Rama wzmocniona została przez pięć poprzeczek, z czego trzy z prasowanej stali pod chłodnicą, za zespołem silnikowym i przy zakończeniu podwozia — pozostałe dwie są rurowe i łączą ze sobą fajki przednie i tylne. Rama cała jest znacznie w stosunku do dawnych modeli obniżona — dzięki wyrzuceniu tylnego resoru w tył poza tylny most. Resor przedni został wzmocniony i składa się z 11 piór, w celu zaś obniżenia podwozia posiada mniejszą niż w modelu A strzałkę.

W 8-o cylindrówce, w której w ogólnych zarysach podwozie zachowało zwykłe cechy fordowskie, zostały wzmocnione koła i hamulce. Bębny tych ostatnich zostały sporo powiększone i zaopatrzone w żeberka chłodzące. Również zmieniono nieco kierownicę, która posiadając, jak w dawniejszych modelach stosunek przekładni 13 do 1, jest w ośmiocylindrówce nieco miększą i posłuszniejszą.—Ze szczegółów wymienić jeszcze należy zastosowanie przy sworzniach tulei gumowych „Silentbloc", oraz w całej budowie tylko stali nierdzewiejącej.



Ogólny widok silnika 8 - cylindrowego Forda.



Przyrywacz, rozdzielacz i cewka w jednym zespole.

Tak wygląda w ogólnych zarysach nowa kreacja Forda; — właściwie tylko silnik jest w tym modelu zupełnie nowym — podwozie natomiast jest dawniejszem nieco tylko zmienionem i wzmocnionem podwoziem modelu A. względnie mod. B. Ogólne cechy charakterystyczne 8 cylindrówki są następujące:

Pojemność cylindrów 3.620 cmm
Stopień sprężenia 5,5.
Ilość obrotów 3600 — na min.
Moc podatkowa 21 KM.
Moc na hamulcu 70 KM.
Waga z nadwoziem 2 drzwiowem Sedanem — 1118 kg.
Szybkość na równinie do 125 klm./godz.

Ciekawe jest porównanie 8 cylindrówki Forda z dawniejszemi jego modelami. które to porównanie przeprowadza wyżej cytowany p. C. Faroux w l'Auto:

Model T (najdawniejszy i najpopularniejszy) przy 1600 obrotach na min. i sprężeniu 3.9 dawał 20 kM.

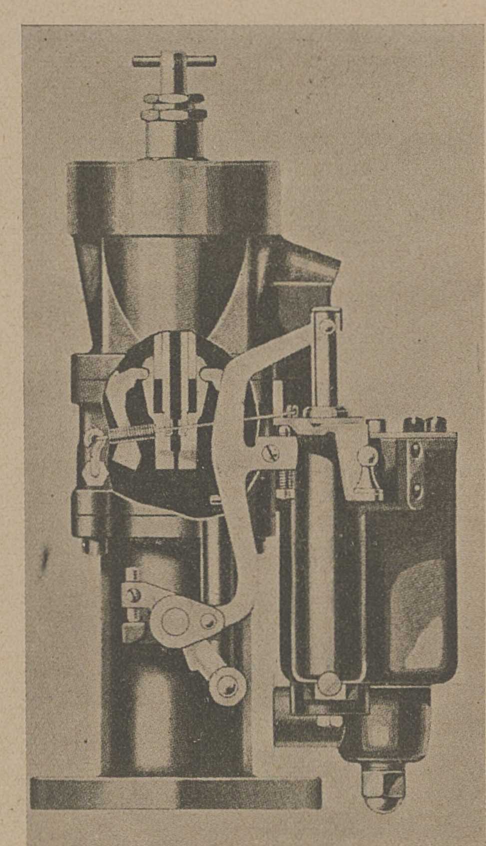
Model A przy 2200 obrotach/na min. i sprężeniu 4,2 dawał 40 kM.

Wreszcie model „V—8" przy 3.600 obr. na min. i sprężeniu 5,5 daje 70 kM. przyczem łączna objętość cylindrów we wszystkich modelach Forda pozostała prawie niezmienioną.

Jak zauważa p. Faroux cyfry te są istotą całego postępu samochodu w ciągu lat 30-u. P. Faroux jednak nie dodaje, że Ford nie przewodzi postępowi, ale idzie za im z powodu wielkiej inercji swojej olbrzymiej wytwórni z pewnem opóźnieniem. Nie zmniejsza to jednak bynajmniej zasług wielkiego popularyzatora samochodu.

TABELKA
cen fabrycznych
Forda 8 cylindr.
(według Automotive Industres).

	8 cylindr.	Mod. A
Roadster	460 dol.	430 dol.
Phaeton	495 „	435 „
Tudor Sedan	500 „	490 „
Coupe	490 „	490 „
Sport Coupe	535 „	500 „
Fordor Sedan	590 „	590 „
De Luxe Roadster	500 „	475 „
De Luxe Phaeton	545 „	580 „
De Luxe Tudor Sedan	550 „	525 „
De Luxe Coupe	575 „	525 „
Cabriolet	610 „	595 „
De Luxe Fordor Sedan	695 „	630 „
Victoria	600 „	580 „
Convertible Sedan	650 „	640 „



Przekrój gaźnika ,,downdraft wraz z pompką przyśpieszania.

WYTRZYMAŁOŚĆ TARCZ ZNAKÓW DROGOWYCH NA CZYNNIKI NISZCZĄCE

Ponieważ automobilkluby i touringkluby w większości państw przyczyniają się w dużej mierze do ustawiania znaków drogowych, kwestja więc lepszej wytrzymałości tyńch znaków jest dla nich ważnem zagadnieniem ekonomicznem.

Techniczna komisja drogowa francuskiego touring klubu dążąc do należytego zbadania wytrzymałości znaków drogowych na rozmajte czynniki niszczące, zapoczątkowała przeprowadzenie szczegółowych badań i doświadczeń. Doświadczenia te dzielą się na dwie grupy:

1) pierwsza dąży do odtworzenia na podstawach naukowych zużycia znaków spowodowane zjawiskami naturalnemi;

2) druga stara się powtarzać możliwie dokładnie uszkodzenia spowodowane przez czyn wandalski.

Touring klub francuski zaprosił rozmaite zainteresowane firmy do nadesłania póbnych znaków drogowych, na których przeprowadził szereg doświadczeń, które zresztą kontynuowane są w dalszym ciągu.

W pierwszej grupie doświadczeń przeprowadzano próby wytrzymałości: 1) na działanie promieni ultrafioletowych, w 2) na ścieranie przez piasek niesiony wiatrem; 3) na zamrażanie, odmrażanie i nagrzewanie; 4) na działanie kwasów, ze względu na zawartość ich w powietrzu skupisk przemysłowych; 5) na działanie słonej mgły morskiej; 6) na zabrudzanie przez gromadzący się na nich kurz.

W drugiej grupie doświadczeń dotyczącej czynów wandalskich przeprowadzono próby na zginanie, stałą deformację i całkowite zniszczenie, wreszcie przeprowadzono próby uderzenia kulkami, w celu odtworzenia uszkodzeń przez rzucanie kamieni i strzelanie.

W dyskusji nad powyższą sprawą podniesiono, że aczkolwiek napozór wydawać się może, że do niszczenia znaków drogowych przyczyniają się znacznie więcej czyny wandalskie, w rzeczywistości jednak okazuje się, że tak nie jest. Nie wszystkie bowiem znaki stają się ofiarą wandalów, wszystkie natomiast muszą wytrzymywać zmiany temperatury, silne działanie słońca, mgły i kurzu.

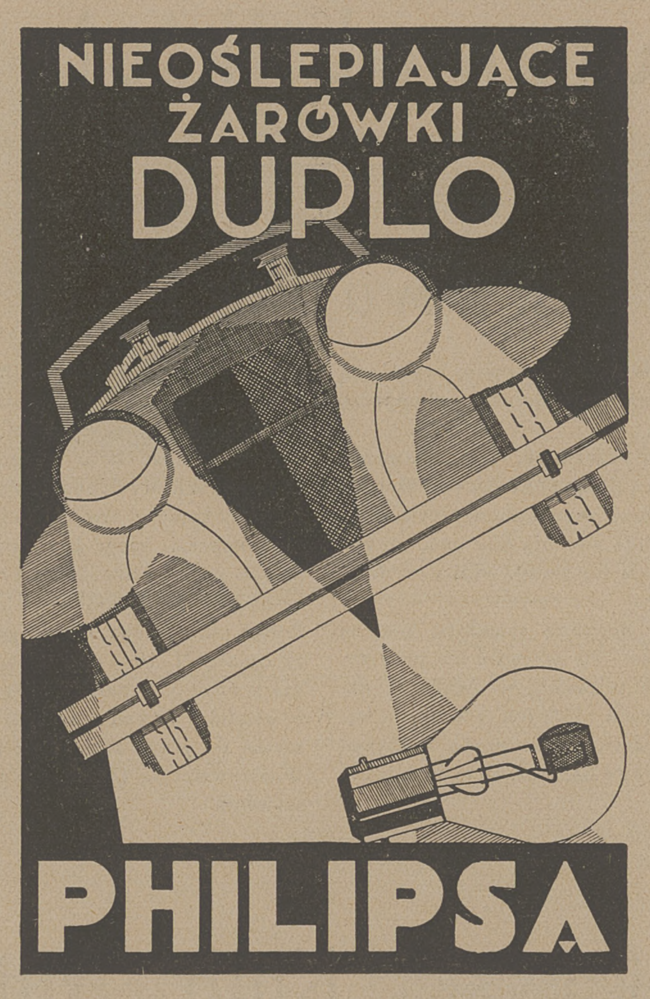
Dla zmniejszenia wandalskiego niszczenia znaków drogowych kluby turystyczne w Belgji i we Francji rozpowszechniają specjalnie zapomocą ogłoszeń wywieszanych w miejscach publicznych nazwiska szkodników ukaranych za niszczenie znaków drogowych.

18/6.1932.

S.

KRONIKA SPORTOWA

Wyścig Górski Fryburga. W dniu 22 sierpnia rozegrany został 8-my wyścig na zboczu Schauinsland do Fryburgu. Długość tego toru wynosi 12 klm. i posiada 140 zakrętów. Wyścig wygrał fenomenalny mistrz wyścigów górskich R. Caracciola na swojej jednomiejscówce Alfa-Romeo przed Varzim i Chironem na Bugatti. Oto rezultaty: Samochody Wyścigowe: do 750 cm³, pierwszy Macher na D. K. W. w 10 m 50 sek. 4/5; 1100 cm³ — pierwszy Aymini w 10 m. 4 s.; 1500 cm³ — pierwszy Tauber na Alfa-Romeo w 9 min. 35 s. 1/5; 3 litr. — pierwszy Caracciola na Alfa Romeo w 8 m. 35 s. 4/5 (rekord pobity); 5 litr. — pierwszy Varzi na Bugatti w 8 m. 44 s. Samochody Sportowe: 1100 cm³— pierwszy Kohlrausch na B.M.W. w 10 m. 19 s. 3/5; 1500 cm³ — pierwszy Burgaller na Bugatti w 9 m. 29 s. 3/5; 2000 cm³ — pierwszy ks. Zu Leiningen na gatti w 9 m. 25 s. 3/5; 3000 cm³— pierwszy Jellen na Bugatti w 9 m. 30 s. 4/5; 8000 cm.³—pierwszy Von Stuck na Mercedesie w 9 m. 13 s.



Wyścig na zboczu Mont-Ventoux. W dniu 4 września rozegrany został wyścig na zboczu Mont-Ventoux koło Avignonu. Wyścig zakończył się ponownym wielkim tryumfem Rudolfa Caraccioli, który nietylko zdobył pierwszą nagrodę, ale i pobił zeszłoroczny swój własny rekord tego zbocza, aż o całe 9 sek. i 3/5. Tor ten posiada 21 klm. 600 mtr. długości i najeżony jest licznemi przeszkodami. Po Caraccioli najlepszy czas dnia osiągnął Albert Divo na Bugatti. W kat. sportowej najlepszy rezultat osiągnął H. Stuck Von Villez na Mercedes-Benz. Wogóle wyścig ten był pogromem zeszłorocznych rekordów. A oto rezultaty: Samochody sportowe: Powyżej 5 litr. — pierwszy Stuck Von Villez na Mercedes-Benz w 15 m. 48 s. 3/5, średnia 81 klm. 873. Najlepszy czas wozów sportowych; 3 litr. — pierwszy Sommer na Alfa-Romeo w 17 m 26 s. 4/5 (rekord pobity); 2 litr. — pierwszy Rey na Bugatti w 17 m. 21 s. 1/5 (rekord pobity); 1100 cm³ — pierwszy Malester na Peugeot w 21 m. 9 s. 2/5; 750 cm³ — pierwszy Coutelen na Peugeot w 24 m. 17 s. 1/5. Samochody wyścigowe: powyżej 3 litr. — pierwszy Divo na Bugatti 18 m 24 s. 1/5 (rekord pobity); 3 litr. — pierwszy Caracciola na Alfa-Romeo w 15 m. 12 s. 2/5, średnia 85 klm. 225. Najlepszy czas dnia, — rekord ogólny wyścigu pobity. Drugie miejsce zajął Benoit na Bugatti w 15 m. 55 s. 3/5; 2 litr. — pierwszy Ralph na Bugatti w 17 m. 23 s. 2/5; 1500 cm³ — pierwszy Tauber na Alfa-Romeo w 17 m. 2 s. 2/5 (rekord pobity); 1100 cm³ — pierwszy Reveillet na Amilcar w 18 m. 24 s. 1/5 (rekord pobity). W wyścigu uczestniczyły dwie panie: p. Sico na Alfa-Romeo w kat. sportowej i panna Hehne-Nice na Bugatti w kat. wyścigowej. Pierwsza osiągnęła 3-cie miejsce w swojej klasie, druga — 2-gie.

Grand Prix Czechosłowacji. Grand Prix Czechosłowacji zorganizowane poraz trzeci przez Automobilklub Morawsko-Śląski na doskonałym torze Massarikov-Okruh rozegrany został w dniu 4 września. Wyścig podobnie jak zeszłego roku był tryumfem Chirona. Przebieg wyścigu był bardzo emocjonujący, tembardziej, że ulewny deszcz powiększył niesłychanie trudności toru. U drzwi niemal Polski zmierzyły się wszystkie największe gwiazdy Europy: Nuvolari, Borzacchini, Brivio, Fagioli. Hartmann, Maserati i t. d. Wielkie emocje w olbrzymim tłumie widzów do 30 tys.) wzbudził zwłaszcza wyścig Chirona, Nuvolari'ego i Borzachini'ego, którzy prowadzili w kilku pierwszych okrążeniach. Dopiero w 9-em okrążeniu Borzacchini, który jechał jak wściekły, wycofał się wskutek złamania dyferencjału. Na drugie miejsce wysunął się Chiron w odległości około 1/4 m. za Nuvolarim. W 10-em okrążeniu Chiron wysuwa się na czoło z powodu defektu w magnecie Nuvolari'ego. W następnych okrążeniach Nuvolari odrobił nieco straconego czasu, jednakże defekt magneta się powtórzył, tak że Nuvolari zakończył wyścig jako 3-ci, po Chironie i Fagiolim. W wyścigu odznaczył się Lehoux na Bugatti, który jednak wskutek defektu w świecach, a następnie wskutek złamania się koła, nie zdołał się zakwalifikować podobnie jak i Varzi, który został skaleczony w oko. W kategorji poniżej 1500 cm³ pierwsze miejsce zajął również Bugatti Burggaller'a, pomimo zaciętej konkurencji Maserati'ego, któremu przy samym zakończeniu wyścigu zapalił się wóz. Oto rezultaty: powyżej 1500 cm³ (15 okrążeń 495 klm. 414) — pierwszy Chiron na Bugatti w czasie 4 godz. 37 m. 29 s., średnia 108 km. 90; drugie — Fagioli na Maserati w 4 godz 42 m. 30 s.; trzecie — Nuvolari na Alfa-Romeo w 5 godz. 6 m. 19 s.; czwarte — Brivio na Alfa-Romeo w 5 godz. 8 m. 3 s.; piąte — Stastny na Bugatti w 5 godz. 31 m. 1 c. Do 1500 cm³ (15 okrążeń, 437 km. 130) — pierwszy Burggaller na Bugatti w czasie 4 godz. 31 m. 28 s., średnia 96 km. 600; drugi — Veyron na Maserati w 4 godz. 45 m. 44 s.; trzeci — Sojka na Bugatti w 4 godz. 47 m. 59 s.; czwarty — Hartmann na Bugatti w 4 godz. 48 m. 42 s.; piąte — Maserati na Maserati w 5 godz. 10 m 16 s.; szóste — Macher na D. K. W. w 5 godz. 11 m. 13 s.; siódme — Szczyzycki na Wikow w 5 godz. 12 m. 18 s.; ósme — Konecnik na Wikow w 5 godz. 24 m. 41 s. Rekord wyścigu nie został pobity wskutek złej pogody i trudnego toru.

Rallye do Monte-Carlo. Regulamin Rallye do Monte-Carlo, który się odbędzie w styczniu roku 1933 ukazał się już w druku.



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 8-45-11.

KOMUNIKAT

Automobilklub Polski z Aeroklubem Warszawskim organizują w dniu 9 października r. b. nieznaną u nas dotychczas imprezę pod nazwą „Pogoń za Samolotem".

Impreza ta polega na tem, że jej uczestnicy, jadąc na samochodach, podążają za Komandorem „Pogoni" lecącym samolotem ponad z góry obraną, a nieznaną zawodnikom siecią dróg. W czasie lotu Komandor wielokrotnie zmienia kierunek umyślnie myląc tem marszrutę, po pewnym zaś czasie odbija od drogi poczem ląduje.

Pierwsi trzej uczestnicy, którzy dopadną samolotu, zostaną nagrodzeni pamiątkowemi plakietami. Po zebraniu się przy samolocie na mecie samochodowych uczestników „pogoni", nastąpi start zawodników samolotowych, których zadaniem będzie odnalezienie samolotu Komandora wraz z grupą samochodową. Pierwsze trzy samoloty przybywające na metę będą również nagrodzone.

Przed startem obydwu grup ich uczestnicy otrzymają zapieczętowane koperty zawierające miejscowość, w której znajduje się meta. Ma to na celu umożliwienie zawodnikom, nie będącym w stanie trafić na metę samodzielnie, wzięcie udziału w pikniku, który odbędzie się na zakończenie imprezy. Przybycie jednak z kopertą otwartą uniemożliwia ubieganie się o nagrodę.

W imprezie mogą brać udział członkowie Klubów organizujących oraz wprowadzeni przez nich goście. Zgłoszenia dla zawodników samochodowych należy kierować do Automobilklubu Polski (Al. Szucha 10) do godz. 12-tej dnia 8 października r. b. za opłatą Zł. 10. — od wozu, lub bezpośrednio przed startem, który nastąpi 9 października o godz. 10-tei rano z przed Klubu; w ostatnim wypadku opłata podniesiona będzie do Zł. 15. Zgłoszenia do grupy samolotowej przyjmuje Sekretarjat Aeroklubu Warszawskiego, (27. ul. Chmielna m. 7). za opłatą Zł. 10 — od samolotu.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 123-86. Godziny Sekretarjatu: od 10 – 2 i od 5 – 7.

Wyniki „Raidu Sztafetowego Lotniczo - Samochodowo - Motocyklowego" organizowanego przez Aeroklub Krakowski, Krakowski Klub Automobilowy i Krakowski Klub Motocyklowy w dniu 17 września 1932 roku.

Wystartowało 7 sztafet — wszystkie raid ukończyły.

Jury w składzie PP.:

Inż. Aleksandra Bobkowskiego Prezesa A. K.,

Zenona Zieleniewskiego Wiceprezesa K. K. A.,

Dr. Włodzimierza Mostowskiego Prezesa K. K. M.,

Dr. Bolesława Macudzińskiego A. K. K.,

Inż. Eustachego Ekielskiego A. K.

Dr Ignacego Cieszyńskiego K. K. A.

ustaliła na podstawie obliczeń, następującą kolejność sztafet.

I. Sztafeta Nr. 5. Satel Leonard (A. Śl.) samolot Moth, Wilhelm Ripper (K. K. A.) samochód Lancia, Inż. Józef Hennel (K. K. M.) motocykl Matchless. czas: 3,04,05.

II. Sztafeta Nr. 7. Krok Tadeusz (A. K.) samolot R. W. D. 4., Marjan Lanc (K. K. A.) samochód Bugatti, Tadeusz Damski (K K M.) motocykl Harley, czas: 3,05

III. Sztafeta Nr. 2. Kołaczkowski Wojciech (L. K L.) samolot L. K. L II., Józef Bukowski (K. K. A.) samochód Fiat 525 S., Władysław Wojda (K. K. M.) motocykl B. S. A., czas: 3,12.

IV. Sztafeta Nr 1. Sido Józef (A. K.) samolot S. 2., Wilhelm Reder (K. K. A.) samochód Tatra, Adam Uznański (K. K. M.) motocykl B S. A., czas 3, 12, 34.

V. Sztafeta Nr. 6. Chałupnik Wiktor (A. K.) samolot P. Z. L. 5., Józef Fischer samochód Ford, Artur Grigg (K. K. M.) motocykl Ariel, czas: 3, 38, 25.

VI. Sztafeta Nr. 4. Sopora Jan (A. Śl.) samolot R. W. D. 4. Inż. Edmund Zieleniewski (K. K. A.) samochód Graham, Oscar Doening (K K. M.) motocykl Ariel, czas: 3, 47.05.

VII. Sztafeta Nr. 3. Sadloń Eryk (A. Śl. samolot P. Z. L. 5, Władysław Kozłowski (K K. A.) samochód Studebaker, Michał Jabłoński (K. K. M.) motocykl Royal Enfield, czas: 3, 55, 03.

Zgodnie z § 12. regulaminu raidu, przyznano nagrody:

Zawodnikom sztafety Nr. 5. za pierwsze miejsce w klasyfikacji — złote żetony.

Zawodnikom sztafety Nr 7. za drugie miejsce w klasyfikacji — srebrne żetony.

Zawodnikom sztafety Nr. 2. za trzecie miejsce w klasyfikacji — bronzowe żetony.

Ponadto wszyscy zawodnicy, biorący udział w zawodach, otrzymali plakiety pamiątkowe.

Drukarnia Techniczna, Sp. Akc. Warszawa, Czackiego 3/5 tel. 614-67